


*Saab 9-3 ePower Concept 2010*

**NEVS-brevet tisdag 25 juni**
**Föregående måndag 24 juni**

1. Världens första test av drömbilen Polestar 1
2. Skåpbilen med Volvo-teknik nästan officiell
3. Premiär för nya Renault Zoe – med 39 mils räckvidd
4. Volkswagen Passat facelift – tre snabba från provkörningen
5. Porsche 718 Cayman GT4 och 718 Spyder presenterade med boxersexor
6. Här är nya efterlängtade BMW 3-serie som kombi
7. BMW:s M-avdelning på väg att bygga unika specialmodeller
8. BMW M3 Touring – visst vill vi att den byggs?
9. Hummer kan vara på väg tillbaka – som elbil
10. Skatteverkets miss gör Tesla Model 3 rekordbillig som tjänstebil
11. Varannan elcykeltur ersätter bilfärd
12. Ford Motor Co., med 12 investerare, startade i juni 1903
13. Bortglömda bilar
14. Grattis Nissan Cherry!
15. Wernersson har inlett starkt efter STCC-konkursen
16. Lediga befattningar

ALLT OM BILAR

# 1. Världens första test av drömbilen Polestar 1

Publicerad 17 jun 2019 14:03

**Det har snackats mycket och länge om Volvos elbilssyskon Polestar, men ingen har testat någon bil på riktigt. Inte förrän nu. Vi är först i världen med att provköra laddhybriden Polestar 1, bilen som har räckvidd på 15 mil och är en stark utmanare till Tesla och Porsche. Det syns på vårt betyg att det är en fantastisk bil. Något annat som syns – släktskapet med Volvo.**




*Världens första riktiga provkörning av laddhybriden Polestar 1.*

Bredvid oss på den soldränkta asfaltsplanen står två Polestar 1 ur den lilla prototyp-serieproduktionen som används för alla verifikationer. Ytterligare en bil tar plats, den maskerade ”Goodwood-bilen”, som är en rullande testbänk som nött tiotusentals mil runtom i världen. Allt för att få chassi, drivlina och körharmoni exakt rätt.

– Man får nypa sig i armen ibland, inflikar Joakim Rydholm. Polestar 1 går som rena drömmen, precis som vi ville, fortsätter han.

Rydholm är chassispecialist ut i fingerspetsarna samt förste testförare hos Polestar. Det han inte vet om chassidynamik är inte värt att veta.

– Thomas Ingenlath var väldigt noggrann med att Polestar 1 skulle bli en perfekt bil att köra och hantera, säger Rydholm och fortsätter lägga ut texten om samarbete med vitala underleverantörer som Öhlins, Pirelli med flera samt all inhouse-personal inom Volvo Car Group.

**LÄS ÄVEN:** [Första visningen – så blir elbilen Polestar 2]




**FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/vi-testar-polestar-1/**

**Polestar 1 nära släkt med Volvo Concept Coupe**

Lansering av ett helt nytt bilmärke sker inte varje dag även om vi svenskar verkar tro detta är vardag efter Geely Groups uppköp av Volvo år 2010.

Både Lynk & Co och Polestar är båda exempel på Kinaetableringar i Västsverige där know-how kommer från Europa men produktionen samt en stor del av försäljningen är ämnad för Kina. Namnet Polestar känns igen från förr inom Volvo men då var det namnet på racingverksamheten och senare även effektoptimeringar.

I takt med den stora graden av elektrifieringar inom bilindustrin blev det möjligt att koppla Polestar närmare sig för att sedan omvandlas och knoppas av som ett helt nytt varumärke som ska genomsyras av eldrift, design och annorlunda tänk.

Första bilen är Polestar 1 som har sina rötter djupt ner i Volvomyllan.

Helhetsdesignen utgjorde basen för hur alla nya Volvobilar ser ut eftersom det var den då nytillträdde tyska designchefen Thomas Ingenlaths, numera vd för Polestar, allra första bil med snedribba i fronten. Concept Coupe slog ned som en bomb och spred glädje hos de allra flesta. Att man sneglat bakåt till Pelle Petterson-designen P1800 var man stolt över men utvecklingsteamen jobbade samtidigt med en ny XC90 som skulle hämta influenser och dela teknik genom SPA-plattformen.

– Faktiskt ritade vi nya XC90 jämte Concept Coupe – och alla modeller däremellan – nästan på samma gång, berättar Polestars designchef Maximilian Missoni där vi står inne på Hällereds hemliga provbanor i skogarna väster om Borås. Det var viktigt att få alla proportioner riktiga och finna rätt balans hos alla modeller, fyller Missoni i.

**LÄS ÄVEN: Volvos storsatsning – lyxiga jättesuven XC100**



**Så var provkörningen av Polestar 1 – vill aldrig sluta**

Spjutspetskänslan är påtaglig, Polestar ska vara något alldeles unikt i bilvärlden. Den ska sticka ut, varumärket ska få lov att utmärka sig. Men i stället för att ta till överord, tilltag och effektsökeri i stil och teknik är det i stället förnuft, smartness och finess som är ledorden. Polestar ska skapa ett undermedvetet sug hos bilkunden, som om det nästan är omöjligt att säga nej till. Låter minst sagt lustfyllt, nästintill som en förbjuden frukt.

Joakim ber mig sitta in den gråspräckliga ”Goodwood-bilen”, smeknamnet kommer sig av att det var där som Polestar 1 gjorde sin första publikdebut förra året. Den rullande testbänken är rå inuti med svetsad burbåge, lösa sladdar och saknar helt elektroniska hjälpmedel i form av antisladdsystem eller låsningsfria bromsar. Allt för att chassit ska optimeras på bästa ofiltrerat sätt. Chefstestare Rydholm bakom ratten sätter i väg över den stundtals gropiga Hällereds-slingan. Trots rejäla sättningar hos underlaget behåller bakvagnen greppet och framvagnen tar styrning på rätt sätt.

Jag får lov att köra samma provslinga med de båda föreserievagnarna. Trots att farten trissas upp är det just mjukheten i fjädringen samtidigt den fasta stötdämpningen i kombination med välavvägd styrkänslan som tillsammans med den ursinniga kraften gör att man aldrig vill sluta köra fort med Polestar 1. Tempot blir betydligt lugnare på allmän väg utanför de hemliga avspärrningsstängslen men körglädjen förtas inte för det. Fart är inte alltid allt, långt därifrån.

För oss svenska motorjournalister som vant oss vid att köra drösvis med nya Volvo 60- och 90-seriebilar känner man igen sig bakom förarplats, vilket är lite synd. Men resten av världen är inte lika Volvo-vana så Polestar 1 kanske kommer undan ändå. Personligen skulle jag exempelvis vilja ha scroll-reglaget till Drive Select på ratten i stället för nere på mittkonsolen, då skulle man spela – experimentera – ännu mer med alla körlägen.

**LÄS ÄVEN:** Helt självkörande XC90 visad av Volvo och Uber




**Lite snöplig känsla på förarplatsen**

Provvagnen saknar även eget gränssnitt i särskild Polestar-look i instrumentklustret, nu är det Volvo för hela slanten. Även sett med Polestar-ögon är Volvos infotainmentsystem Sensus, som plockats rakt av, ställd mot det fina och egna app-baserade interface som mer folkliga Polestar 2 visat på så känns denna top-of-the-line-modell lite gammal på förarplats. Känns snöpligt.

Annorlunda dörrsidor blandat med interiörpaneler i kolfiber pyntade med kromlister höjder känslan ombord. Man sitter djupt, på liknande vis som hos gamla P1800, baksätet är till för småfolk och kortare ungdomar men är snyggt skulpterat. Passar allra bäst som en andra bagagehylla eftersom det ordinarie bagageutrymmet rymmer ynka 125 VDA-liter på grund av att batterierna tar sin beskärda del. En snygg inredningsdetalj är att det är man kan få kontrasterande färgsättning på fram- och baksäte som ytterligare höjer 2+2 GT-stuket. Glastaket släpper in solstrålarna ner i den mysiga sittbrunnen, kvällstid lyser en sublim Polestar-polstjärna indirekt upp och speglar sig i det glasade taket.

Framstolarna är kralliga och ger bra med stöttningen på de kurviga vägstråken mellan Borås och Göteborg. Motorljudet är artificiellt tonsatt i valt Power-läge, men inte så att det stör. Undviker man att köra fullt ut så att turbofyran slipper tjuta i högan sky stämmer Polestar 1 allra bäst. Körd upp till cirka 80 procent av kapaciteten får elkraften i symbios med förbränningsmotorn allra störst effekt, känsla och verkningsgrad.

Polestar hävdar att man kapat 230 kilo genom att ersätta karosspaneler och förstyvningar med nya lättviktsmaterial samt kolfiber. Underställat är fortfarande i stål baserat på SPA vilket gör att säkerheten och krockstrukturen ska vara lika bra eller bättre som Volvo S60.

**LÄS ÄVEN:** Gratis bärgning hela livet för Volvo-ägare

**Skyhögt pris för Polestar 1**

Ungefär hälften av tekniken hos Polestar 1 är Volvo – bensinmotor, chassi, grunduttrycken stammar från Torslanda i och med symbiosen med den större SPA-arkitekturen som 60- samt 90-serien grundar sig på. Resterande 50 procent är eget i form av exklusiva materialval, förbättrade chassiförändringar och hela den elektriska drivlinan.

Total systemeffekt är 608 hästkrafter och när alla tre elmotorer plus bensinmotorn laddar på för fullt finns 1 000 newtonmeter att leka med, fördelat på 480 Nm på bakaxeln och resterande på framhjulen.



Batterierna för framdriften väger totalt 342,5 kilo, total kapacitet är 34 kWh. Eftersom Polestar 1 genomgår sluttester finns inga exakta förbrukningssiffror men enligt WLTP-körcykeln för laddhybrider ska räckvidden vara 12,5 mil och bensinförbrukningen uppges preliminärt till 0,21 l/mil. Koldioxidutsläppen ska enligt Polestar landa under den viktiga CO 2-gränsen 50 g/km. Något annat vore att skjuta sig i foten.

Allt har sitt pris och i fallet Polestar 1 är det skyhöga 1 699 000 kronor, enda tillvalet är matt lack som kostar 50 000 kronor extra. Hemskans massa pengar men låg produktionstakt (cirka 500 bilar per år) borta i kinesiska Chengdu-fabriken och uppdämt globalt kundbehov lär säkra de första årsförsäljningarna. Inte illa för en drömbil som till en början bara var en bildröm.



## Köregenskaper

Det märks att Polestar 1 är en känsloprodukt, vägegenskaperna har slipats till sin spets. Kontrollerbar även i höga hastigheter på ojämnt underlag övertygar. Knivskarp styrning utan att vara nervös, mjuk chassisättning utan vara gungig – det mesta sitter som hand i handske hos denna GT-bil.



## Säkerhet

Baserad på Volvos SPA-arkitektur (60-serien) med välrenommerad säkerhetsklassning tillsammans med mycket säkra köregenskaper. Vad gäller passiv säkerhet i linje med Volvo och deras nya säkerhetsfilosofi, minus toppfartsbegränsing vid 180 km/h. Polestar 1 begränsning är satt på 250 km/h.



## Design

Med en designchef som vd (Thomas Ingenlath) kan inget annat bilmärke räkna sig som lika designdrivet som Polestar, stil och uttryck spelar mycket stor roll. Polestar 1 är en halo-produkt som ska bära bilmärket in i framtidens mer vardagliga – ändå designorienterade – produkter. Polestar 1 startade som en konceptbil, säger egentligen det mesta om form-språk och attityd hos bilen.



## Komfort

Välavstämt chassi med mjuka rörelser är perfekt vid långkörningar, Polestar 1 är ytterst bekväm att köra. Men baksätet är mycket trångt och bagageutrymmet likaså, det gäller att packa smart. Stora och breda däck alstrar bullrande stomljud från vägen som letar sin in i kupén. Den breda karossen kan orsaka problem vid tät storstadskörning.



## Ekonomi

Några egentliga konkurrenter finns inte – än. Modern laddhybridsteknik i klassiskt GT-stuk för 1,7 miljoner kronor är dyrt, det finns många roliga(re) bilar att välja, men kanske inte lika smart "gröna". Med tanke på den låga produktionsvolymen kommer Polestar 1 fortsatt vara ett unikum för ett ytterst fåtal.

## Totalt: 21 (av 25)



## Två konkurrenter

### BMW i8 Coupe

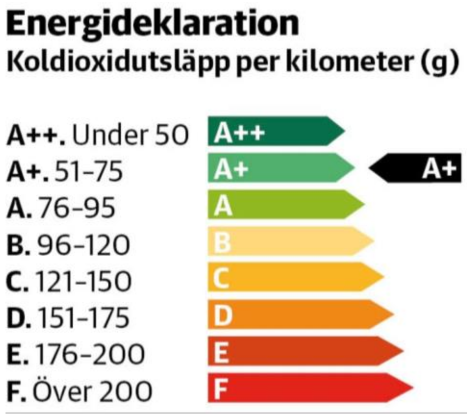
Med smattrande 1,5-liters trecylindrig mittmotor och elmotordrivning på framhjulen är kolfiberbaserade laddhybriden i8 Coupé en hygglig konkurrent till PS1. Men systemeffekt på endast 374 hk och kort räckvidd på 5,5 mil räcker inte långt – sett med dessa ögon ter sig Polestar nästan prisvärd, hepp!

Pris: 1 486 500 kronor.

### Porsche 911 Carrera 4S

Porsche ligger i startgroparna att elektrifiera sin 911 men tills dess får "vanliga" Carrera 4S stå för motståndet. Boxerturbosexa på 450 hk dumpar dock ett kvarts kilo CO 2 per mil, sett ur ett Greta Thunbergs-perspektiv förkastligt. Men i allt annat är senaste 911(992) ljuvlig för den som uppskattar klassisk bilkörning.

Pris: 1 225 000 kronor.




*Inga siffror är helt officiella än. Det talas om utsläpp under 50 gram per kilometer men tills det är bevisat får Polestar 1 nöja sig med nästa högsta betyget.*

**POLESTAR 1**
**Miljö**
Koldioxidutsläpp: Cirka 50 gram/km.
Bensinförbrukning: Cirka 2,1 liter/100 km.
Miljöförmåner: Ja.

**Ekonomi**
Pris: Från 1 699 000 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: i.u.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 30 år, lack 3 år.

**Teknik**
Motor: Fyra cylindrar, 2,0 liter, 308 hk vid 6 000 varv/min, 420 Nm mellan 2 200-5 400 varv/min.
Elmotor fram: 50 kW, 160 Nm.
Elmotorer bak: 2 x 85 kW, 2 x 240 Nm.
Total effekt: 606 hk (447 kW) och 1 000 Nm.
Batteri: 34 kWh.
Räckvidd: 12,5 mil.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Växellåda: Automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 4,2 sekunder.
Toppfart: 250 km/tim (begr.).

**Mått/vikt**
Längd/bredd/höjd: 459/194/135 centimeter.
Bagagevolym: 125 liter.
Tjänstevikt: Cirka 2 350 kilo.
Maximal släpvagnsvikt: -

**Plus**
Drivlina
Körsäkerhet
Utförande

**Minus**
Pris
Trångt baksäte
För mycket Volvo-känsla

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 2. Skåpbilen med Volvo-teknik nästan officiell

18 juni 2019

**Den nya "London-taxin" TX, med laddhybridteknik från Volvo, rullar redan på gatorna. Nu presenteras skåpversionen som ska revolutionera stadens transportsektor. Men än får vi inte veta allt. Inte hur mycket den lastar och inte vad den kostar.**




Över ett år har gått sedan LEVC, London Electric Vehicle Company, visade bilden på sin kommande transportbil, LCV kallad. En bil baserade på ”London-taxin” TX med laddhybridteknik från Volvo. Nu har företagets vd Joerg Hofmann och Londons borgmästare Sadiq Khan täckt av bilen och med det får vi se mer av bilen och även ta del av information. Men bara lite.

När det kommer till räckvidden håller den vad man tidigare har lovat. Transportbilen kommer 80 miles på enbart el och 377 miles med ”räckviddsförlängaren” som utgörs av en trecylindrig bensinmotor på 1,5 liter signerad Volvo (se XC40 T5 Twin Engine). Det är samma siffror som för den tidigare presenterade taxin TX och båda bilarna använder samma laddhybridteknik som man döpt till e-City.

Transportbilen riktar sig till chaufförer som kör omkring 100 miles (16 mil) dagligen och hämtar gods utanför städers kärna för att köra in dessa till centrala delar och kan därmed skifta mellan el- och bensindrift efter miljö. Den typen av transporter domineras i dag av dieseldrivna transportbilar. I London uppskattar LEVC att det görs 64 000 sådana transporter varje dag.

Bilen är förvisso presenterad men orderböckerna öppnas inte förrän i slutet av 2020. Ändå har LEVC som ambition att bli Europas ledande tillverkare när det kommer till elektrifierade transportfordon då fler modeller finns på dagordningen.

**LÄS MER: London-taxin intar Berlin**




Viktiga fakta som lastkapacitet och pris nämns inte i dagsläget, mer data släpps när modellen blir officiell på riktigt. Bilens ska dock vara i framkant när det gäller säkerhet och förarassisterande system och påstås erbjuda ”bäst ägandeomkostnader i klassen” då den inte behöver tankas med bränsle och samtidigt ha låga servicekostnader.

När det gäller taxin TX har närmare 2 000 exemplar kommit ut på vägarna, de flesta rullar i London. Inte bara taxifloran är under förändring i staden, polis och brandförsvar är inne på samma spår. 2030 ska 40 procent av deras skåpbilar vara elektrifierade och fem år senare allihopa.

**LÄS MER:** Polisen i London väljer vätgas

Skiftet från diesel till elektrifiering spås gå fort i London. 3 500 pund (cirka 41 600 kronor) utbetalas vid skrotning av transportbilar som inte uppfyller Euro 6-standard. Samtidigt får köpare av fordon med modernare drivlina som eldrift eller laddhybrider ett bidrag på 8 000 pund, motsvarande 95 000 kronor.

Både Volvo och LEVC ingår i Geely-koncernen som har pumpat in 500 miljoner pund (cirka 5,9 miljarder kronor) i fabriken i Coventry där skåpbilen ska tillverkas sida vid sida med taxin TX.




GALLERI
**LEVC LCV**
**19 bilder**

**Peter Klemensberger**

RECHARGE

## 3. Premiär för nya Renault Zoe – med 39 mils räckvidd

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-06-17 14:44, uppdaterad 2019-06-18, 09:07

**Sju år har gått sedan Renault Zoe såg dagens ljus första gången, och i enlighet med bilvärldens praxis är det således dags för en helt ny version av den välsäljande fransosen.**




***FILM:*** ***https://youtu.be/wZEGHTHqQFM***

De viktiga nyheterna först: Ett litiumjonbatteripaket på 52 kWh vilket räcker till en WLTP-räckvidd på 39 mil. Kopplad till batteriet är en elmotor med en toppeffekt på 136 hästar (100kW). Invändigt får nya Zoe en betydligt modernare framtoning med den centralt placerade 9,3-tums touchskärmen som kronan på verket.

**Utöver den ovan nämnda** skärmen säger sig Renault ha jobbat väldigt mycket med den upplevda kvaliteten i kupén, framför allt materialen på beröringsytorna – en punkt som det fanns en del förbättringspotential på i den utgångende modellen. Instrumentpanelen är klädd i ett 100 procent återvunnet tyg som också återfinns i sätesklädseln.

Dessutom erbjuds också trådlös mobil-laddning via induktion.

**Renault menar att nya** Zoe är bättre lämpad för långresor genom att den tar emot snabbladdning via CCS-kontakt på upp till 50 kW – vilket ska ge 15 mils körning på 30 minuter laddning. Dessutom kan nya Zoe ladda med upp till 22 kW växelström – vilket översätts till 12,5 mil räckvidd i timmen, enligt Renault.

Med en 7 kW Wallbox installerad hemma laddar Zoe från helt tomt till helt fullt på 9 timmar och 25 minuter.

**Motorn ger som sagt** 136 hästar, och vridmomentet ligger på 245 Nm, vilket ger en 0-100-tid på "under 10 sekunder" och en toppfart på 140 km/h. Nya Zoe kommer också med ett mindre motoralternativ på 110 hästar, den motor som var toppversionen i den utgående modellen.

Med nya Zoe lanserar Renault också appen My Renault där föraren bland annat kan se batteriprocent och förprogrammera klimatanläggningen i bilen. Säkerhetsmässigt får nya Zoe bland annat vingelvarning (filhållningsassistans), automatisk nödbroms som standard.

**Säljstart för Zoe** i Sverige blir i slutet på oktober.

**BILDGALLERI**18 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 4. Volkswagen Passat facelift – tre snabba från provkörningen

18 juni 2019

**Volkswagen Passat har sett likadan ut sedan lanseringen 2014, och det kommer den mer eller mindre att göra ett tag till, trots att det nu är dags för ett ansiktslyft. Erik Wedberg har åkt till Frankfurt för att reda ut vad som är nytt.**



**Hej Erik, har det hänt något med Passaten?**
– Jodå, det finns en del nyheter, men man det är svårt att se dem. Förändringarna i designen är så små att Volkswagen-folket knappt nämner dem, den som vill hålla utkik efter den uppdaterade B8-generationen ska titta på grillen och stötfångaren fram som har fått lite nya linjer. Bakifrån känner man igen den på de väldigt försiktigt omdesignade, och lite mörktonade, bakljusen och texten PASSAT som nu står stort över bakluckan.

**Det finns ju tekniska nyheter också, hur mycket märks de?**
– Bakom ratten tänker man mest på just ratten. Den har fått ny design i linje med de senaste VW-produkterna, bland annat T-Cross. Framför ratten finns en ny version av den digitala instrumenteringen som vi också kommer att få se i nya Golf och i elbilen ID.3. Allt fungerar bra och ser så där lagom snyggt ut som det brukar göra hos Volkswagen. Ratten är förresten beröringskänslig, ungefär som en pekskärm, och det hänger ihop med introduktionen av Travel Assist som är namnet på Volkswagens semiautonoma körhjälpsystem. Volkswagen säger att Passat är första VW-modell som delvis kan köra sig själv. Vad jag tycker om systemet får du läsa om i papperstidningen, men jag kan väl avslöja att jag inte är helt nöjd.

**Höjs priserna?**
– Nej, Volkswagen höjde priserna på de flesta av sina modeller redan förra året för att kompensera för den svaga svenska kronan och nu blir det ingen höjning. 2,0 TDI 190 hk med 4Motion och GT-utrustning kommer att kosta från 348 700 kronor.




*Fronten har gjorts om en aning.*
*Här ses Passat facelift i Alltrack-utförande.*

**Just ja, vad händer med laddhybriden GTE?**
– Den har blivit lite bättre. Batteriet är till storleken lika stort som förut men har nu högre energitäthet och sväljer 13 kWh i stället för 9,9 som i det gamla. Det gör att den elektriska räckvidden är 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln. Det kan översättas till 7 mil i NEDC-körcykeln, vilket är två mil bättre än den gamla versionen. Effekten är oförändrad men Volkswagen har stökat om en del i körlägesväljaren på ett sätt som mest krånglar till det. Priset för nya GTE släpps först i juli.




*Under VW-emblemet på bakluckan klämmer man numera in modellnamnet.*

**Pris uppdaterade Volkswagen Passat**

- **Passat 1,5 TSI 150 Evo**
- Från 309 900 kronor (släpps i början av juli).
- Passat 1,5 TSI 150 Evo DSG
- Från 329 800 kronor (släpps i början av juli).
- **Passat 2,0 TDI 150 Evo DSG**
- Från 329 800 kronor (nytt motoralternativ, släpps i början av juli).
- **Passat GTE**
- Pris ej officiellt (släpps i början av juli).
- **Passat Sportscombi 1,5 TSI 150 Evo**
- Från 319 900 kronor (släpps i början av juli).
- **Passat Sportscombi 1,5 TSI 150 Evo DSG**
- Från 339 800 kronor (släpps i början av juli).
- **Passat Sportscombi 2,0 TSI 190 DSG GT**
- Från 348 700 kronor (nytt motoralternativ).
- **Passat Sportscombi 2,0 TDI 150 Evo DSG.**
- Från 339 800 kronor (nytt motoralternativ, släpps i början av juli) .
- **Passat Sportscombi 2,0 TDI 190 DSG GT**
- Från 348 700 kronor.
- **Passat Sportscombi 2,0 TDI 190 DSG 4Motion GT**
- Från 348 700 kronor.
- **Passat Sportscombi 2,0 TDI 240 GTS**
- Från 424 900 kronor.
- **Passat Sportscombi GTE**
- Pris ej officiellt (släpps i början av juli).
- **Passat Alltrack 2,0 TDI 190 DSG 4Motion GT**
- Från 348 700 kronor (kampanjpris, ordinarie pris från 363 700 kronor).
- **Passat Alltrack 2,0 TDI 240 DSG 4Motion GTS**
- Från 439 900 kronor.
- **Passat Alltrack 2,0 TSI 272 DSG 4Motion GTS**
- Från 439 900 kronor.

Dessutom skickar Volkswagen med parkeringsvärmare om bilen beställs innan den 22 september 2019.



GALLERI
**Volkswagen Passat (Sportscombi) facelift 2020**
**72 bilder**

**Mattias Rabe**




*Den digitala instrumenteringen framför föraren har uppdaterats.*




*Tre versioner av Passat: Lite tuffare R-Line, laddhybriden GTE samt upphöjda Alltrack.*



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 5. Porsche 718 Cayman GT4 och 718 Spyder presenterade med boxersexor

**Mattias Rabe** 18 juni 2019

**Porsches 718-serie har sedan senaste uppdateringen enbart kunnat fås med turboladdade fyrcylindriga boxermotorer. När nu GT4-versionen av Cayman samt 718 Spyder presenteras har turbon försvunnit samtidigt som två cylindrar har tillkommit.**




Nu lanserar Porsche två modellversioner av 718-serien för dem som värdesätter antal cylindrar före andra variabler. 718 Cayman, Cayman S, Cayman GTS och Cayman T samt 718 Boxster, Boxster S, Boxster GTS och Boxster T har alla en turbomatad fyrcylindrig boxermotor bakom sittbrunnen (med tyngdpunkten strax framför bakaxeln).

De nya modellerna 718 Cayman GT4 och 718 Spyder (utan GT4-tillägg) saknar överladdning och kompenserar i stället med två extra cylindrar. Boxersexan är på 4,0 liter ger 420 hästkrafter, betydligt mer än någon annan 718 och samtidigt 35 hästkrafter mer (och 0,2 liter större) än i förra GT4-generationen. Maxvridet uppgår till 420 newtonmeter. Kraften till bakhjulen överförs via en sexväxlad manuell låda.

Boxersexan, som är utrustad med partikelfilter i avgasreningen, har bensinbesparingsteknik i form av tillfälligt stopp av insprutningen till ena cylinderbanken. Funktionen aktiveras automatiskt vid låg belastning.

Porsche säger att den direktinsprutade motorn är den första högvarviga (varvtalsstopp vid 8 000 r/min) att använda sig av Piezo-insprutning enligt fem steg. Förbränningsprocessen upp-ges därmed bli mer komplett och på så vis också mer bränsleeffektiv.

0-100 km/h går på 4,4 sekunder oavsett om det står 718 Cayman GT4 eller 718 Spyder på bilen. Däremot skiljer sig toppfarten åt – 301 respektive 304 km/h där den senare siffran är för den takförsedda modellen.




**FILM**: **https://youtu.be/VMxAW1nm2D0**

Trots den effektiva insprutningen och cylinderavstängning är bränsleförbrukningen inget att skryta om, den ligger nämligen betydligt högre hos 718 Cayman GT4 och 718 Spyder än hos övriga 718-modeller. 1,09 liter per mil vid blandad körning enligt NEDC-korrelerad beräkning. Rena WLTP-siffror redovisas inte. Förbrukningssiffrorna motsvarar 249 gram koldioxid per kilometer.

Framför allt 718 Cayman GT4 har fått aerodynamiska fördelar gentemot sina motorsvagare syskon. Marktrycket är 50 procent högre varav den nya diffusorn svarar för 30 procent. Den fasta bakvingen ger 20 procent mer marktryck än motsvarande vinge hos föregångaren vilket i 200 km/h ger tolv extra kilo som pressar bakvagnen mot underlaget.

718 Spyder, som skiljer sig från en 718 Boxsterbland annat genom ”pucklarna” bakom sittbrunnen, har, precis som sina föregångare, ett avtagbart lättviktstak som kan förvaras under bakluckan.

För första gången är Spyder-modellen dessutom baserad på GT-chassit som används i just 718 Cayman GT4 vilket ska ge modellen betydligt bättre köregenskaper än hos tidigare generationer.

718 Cayman GT4 kostar från 965 000 kronor och 718 Spyder från 940 000 kronor. Båda modellversionerna är beställningsbara från och med nu.

GALLERI
**Porsche 718 Cayman GT4 2020**
**7 bilder**

GALLERI
**Porsche 718 Spyder 2020**
**6 bilder**

**Mattias Rabe**

## 6. Här är nya efterlängtade BMW 3-serie som kombi

**Av Mattias Rabe** Publicerad 15 jun 2019 17:00

**Nu presenterar BMW den av många mest efterlängtade modellversionen av nya 3-serie, nämligen Touring, eller som vi utanför München säger; kombi. Speciellt mycket mer lastvänlig har den inte blivit, däremot lanseras den med en intressant drivlina, en laddbar sådan.**




Nya BMW 3-serie med sedankaross visade upp sig redan för mer än sju månader sedan. Försäljningen påbörjades kort därefter och modellen har börjat hitta ut på vägarna – så smått. Att den ännu inte har synts till i någon större omfattning beror helt enkelt på att svenska BMW 3-serie-intressenter främst är ute efter kombiversionen, och den har ännu inte lanserats. Men nu är det dags för nya 3-serie Touring, generation G21, att visa upp sig för första gången.

**Sjätte generationen**

Nya modellen är sjätte generationen 3-serie Touring. Första 3-seriegenerationen, E21, kom aldrig i kombiutförande. Det var med E30-generationen som 3-serie Touring såg dagens ljus för första gången. E30 Touring, eller E30/5 om vi ska vara extra nördiga, började tillverkas i juli 1987, nästan sex år efter E30/2, det vill säga tvådörrarsversionen (som det ibland tvistas om, är den en tvådörrarssedan eller en tvådörrarscoupé?).

Sedan dess har 3-serie Touring (generationerna E30, E36, E46, E91 och F31) tillverkats i drygt 1,7 miljoner exemplar varav den generation som nu ska fasas ut står för ungefär en halv miljon. Imponerande siffror av framför allt F31:an.

**Samma formspråk**

Nya BMW 3-serie Touring för naturligtvis samma formspråk som sedanmodellen. Jämfört med utgående generation är profilen något slankare med mer sluttande tak baköver. Sidorutorna mellan C- och D-stolparna har fått ett helt nytt utförande där den nedre fönsterlinjen viker av uppåt mot D-stolparna och därmed skapar en helt annan Hofmeister-knyck än tidigare. Baken har inte fått det lilla ”underbett” som F31:an har, och plåtvecket på bakluckan, under bakfönstret, är betydligt skarpare än den mjukare variant som företrädaren har. Själva bakrutan har en rak profil mot bakluckan, och helheten, rutans skärning och det skarpa vecket, är inte helt olikt hur det ser ut på nya Volvo V60 som förvisso har en ”upphöjning” där Volvo-emblemet är placerat. Bakrutan kan på sedvanligt BMW Touring-vis öppnas för enkel ilastning av smågrejer utan att hela bakluckan behöver öppnas.



**Större och rymligare**

470,9 centimeter mäter nya BMW 3-serie Touring mellan främre och bakre stötfångare. Med andra ord är modellen 7,6 centimeter längre än sin föregångare. Axelavståndet är dessutom 4,1 centimeter längre och mäter totalt 285,1 centimeter. Överhängen både fram och bak är några centimeter extra jämfört med hos utgående generation.

Även på bredden har nya 3-serie Touring lagt på sig en aning, närmare bestämt 1,6 centimeter. Från marken och upp till takantennens topp är det 147 centimeter. Om det innebär att nya 3-serie Touring är högre eller lägre än sin föregångare vet vi inte. Utgående generation var nämligen 142,9 centimeter från topp till tå, men på den tiden inkluderade BMW inte ”hajfenan” på taket.

I jämförelse med en viss svensk favorit är ovanstående siffror aningen ”tillkortakommande”. Nya BMW-kombin är exempelvis 5,2 centimeter kortare, 2,3 centimeter smalare och 29 liter mindre i bagaget. Bilen vi jämför med är givetvis Volvo V60 som är större än både Audi A4 Avant och Mercedes C-klass Kombi.






De interiöra utrymmena har blivit både bättre och sämre. Från stolsdynan till innertaket i framsätena är det i nya generationen 99,2 centimeter, hela 3,4 centimeter mindre än i gamla 3-serie Touring. Trots det hävdar BMW att huvudutrymmet i framsätena har blivit bättre. Samma mått i baksätet är däremot bättre i nya – 99,6 centimeter är 2,3 centimeter mer.

I baksätet är utrymmet på bredden detsamma som tidigare, det vill säga 146 centimeter. Motsvarande breddmått i framsätena är 145,6 centimeter, fem millimeter mer än tidigare.

**Större bagageutrymme**

Bagageutrymmet har vuxit. BMW menar att det ”primära lastutrymmet” är 32 liter större än i föregångaren. Exakt vad som menas med det låter vi vara osagt, men rent siffermässigt rymmer nya 3-serie Touring 500 liter bagage i lastutrymmet när baksätesryggen är uppfälld, det är bara fem liter mer än föregångarens 495 liter. Fälls baksätesryggen, som är tredelad enligt 40/20/40-principen, ryms upp till 1 510 liter, endast tio liter mer än i F31, men rejält mycket bättre än E91:an som bara rymde 1 385 liter i detta läge.



Det är inte enbart lite bättre utrymme för kropp och lem, det ska även ha blivit behagligare för öronen att åka med i 3-serie Touring. Vindrutan har ljudisolerats och de främre takstolparna, de så kallade A-stolparna, har fyllts med skum.

**Åtta drivlinor**

Åtta olika traditionella drivlinor är aktuella vid marknadslanseringen eller kort därefter. Instegsalternativet om det är bensin man vill tanka heter 320i Touring och har en rak fyra på 2,0 liter som ger 184 hästkrafter och 300 newtonmeter till bakhjulen. 0-100 kilometer i timmen går på 7,6 sekunder medan toppfarten är 230 kilometer i timmen. Förbrukningen ligger på mellan 0,58 och 0,63 liter per mil vilket motsvarar mellan 133 och 144 gram koldioxid per kilometer.

330i Touring heter bensinvarianten som ligger ett steg högre i hierarkin. Den finns med bakhjulsdrift och fyrhjulsdrift (xDrive) och levererar 258 hästkrafter och 400 newtonmeter ur fyra cylindrar på två liter. 0-100 kilometer i timmen avverkas på 5,9 (5,8) sekunder och toppfarten anges till 250 (250) kilometer i timmen. Förbrukningen enligt NEDC-omvandlade WLTP-siffror är 0,60-0,64 (0,63-0,66) liter per mil och utsläppen 136-146 (143-151) gram per kilometer.




Toppalternativet bland bensinmotorerna är inte helt otippat en M Performance-modellversion vid namn M340i xDrive Touring. Här handlar det om sex cylindrar i rad på totalt tre liter som ger 374 hästkrafter och 500 newtonmeter som överförs till båda hjulparen. Denna prestandaversion, i väntan på en eventuell M3 Touring som det har ryktats om, gör 0-100 kilometer i timmen på 4,5 sekunder, det vill säga inte mycket långsammare än numera nedlagda M3 Sedan. Toppfarten är begränsad till 250 kilometer i timmen.

0,71-0,75 liter mil uppges M340i xDrive Touring sörpla i sig vid blandad körning vilket motsvarar mellan 162 och 170 gram koldioxid per kilometer.




Bland dieselmaskinerna är 318d Touring instegsalternativet. En tvåliters radfyra med 150 hästkrafter och 320 newtonmeter handlar det om. Den gör 0-100 kilometer i timmen på 8,9 sekunder och toppar 216 kilometer i timmen. Dieselförbrukningen ligger på mellan 0,45 och 0,49 liter per mil och utsläppen av koldioxid uppges till 118-129 gram per kilometer.

320d Touring heter mellanalternativet och finns med både bak- och fyrhjulsdrift (xDrive). Denna modellversion har en rak tvålitersfyra på 190 hästkrafter och 400 newtonmeter vilket räcker till en 0-100-tid på 7,5 (7,4) sekunder och en toppfart på 229 (225) kilometer i timmen. Förbrukningen och utsläppen är enligt BMW 0,46-0,48 (0,46-0,49) liter per mil och 119-125 (121-129) gram per kilometer.



Högst upp i dieselhierarkin finner vi 330d xDrive Touring som driver på alla fyra med hjälp av en rak sexa på tre liter som pumpar ur sig 265 hästkrafter och 580 newtonmeter. 0-100 kilometer i timmen går på 5,4 sekunder och toppfarten är reglerad till 250 kilometer i timmen. Förbrukningen uppges ligga mellan 0,54 och 0,56 liter per mil vilket resulterar i att mellan 140-146 gram koldioxid släpps ut per kilometer.

Samtliga motorer är Euro 6d-TEMP-klassade och i samtliga fall utom två sammankopplade med BMW:s åttastegade Steptronic-automatlåda. Endast 318d och 320d (ej xDrive-versionen) har sexväxlade manuella lådor som standard, dock finns Steptronic-lådan som tillval.

**Laddhybrid i 330e Touring**

BMW är, precis som många andra biltillverkare, på väg in i en elektrifieringsoffensiv och nya 3-serie Touring är en del av den. Laddhybriden 330e Touring, som sägs vara förbeställningsbar redan i dag, kombinerar bensinmotorn från 320i, det vill säga tvålitersfyran på 184 hästkrafter, med en elmotor på 68 hästkrafter. Total uteffekt är 252 hästkrafter. Elmotorn, som är placerad i Steptronic-automatlådan, har dock en finess kallad XtraBoost som i Sport-läget plockar ut drygt 40 extra hästkrafter. Då handlar det plötsligt om 292 hästkrafter totalt. I detta läge går 0-100 kilometer i timmen på 6,1 sekunder, en tiondels sekund långsammare än 330e Sedan.

Förbrukningen för laddhybriden uppges till 0,18-0,23 liter per mil och koldioxidutsläppen till 42-52 gram per kilometer. På enbart el ska det vara möjligt att köra upp till 6,3 mil. Det är tre kilometer längre än den siffra som man uppgav i samband med 330e i sedanutförande presenterades.

**Lansering i höst**

Först är det världspremiärvisning på BMW Welt i München den 25-27 juni. Därefter är det tre månaders väntan innan själva marknadslanseringen som äger rum den 28 september. Då tillgängliggörs följande modellversioner; 330i Touring, 330i xDrive Touring, 320d Touring, 320d xDrive Touring samt 330d xDrive Touring.

Övriga modellversioner – 320i Touring, M340i xDrive Touring och 318d Touring – har preliminär lansering under november månad, en dryg månad efter övriga.

Laddhybriden 330e Touring lanseras betydligt senare, närmare bestämt sommaren 2020.



Svenska priser finns i dagsläget endast för de modellversioner som har premiär i september, dessa ser ut som följer; 330i Touring kostar från 421 900 kronor, 330i xDrive Touring från 441 900 kronor, 320d Touring från 368 900 kronor, 320d xDrive Touring från 409 900 kronor (Steptronic-automatlåda ingår i prispåslaget) och 330d xDrive Touring från 513 900 kronor.

## 7. BMW:s M-avdelning på väg att bygga unika specialmodeller

**Av Pär Brandt** Publicerad 2019-06-17, 13:23

**Visst kommer ni ihåg klassiska BMW M1? Den typen av specialmodeller är på väg tillbaka, avslöjar M-chefen Markus Flasch.**




*2015 visade BMW konceptbilen 3.0 CSL Hommage R, som en hyllning till gamla 3,0 CSL.*



*BMW M-avdelningens nya chef Markus Flasch.*

**Mercedes-AMG GT är** ett exempel på att man kan vara kommersiellt framgångsrik med specialmodeller. Och BMW vill inte vara sämre, det avslöjar M-avdelningens nya chef Markus Flasch.

Det var vid provkörningen av BMW X3 M och X4 M som australiska Car Sales fick en pratstund med M-bossen Markus Flasch. Han berättade då att avdelningen tittar på förutsättningarna att göra "stand-alone BMW M models" som inte nödvändigtvis baserar sig på en föregående modell.

**På frågan om dessa** nya modeller kunde ritas på ett vitt papper, och till exempel inte baseras på M3/M4 blev det korta svaret från Markus Flasch "Potentiellt". Exakt vilken typ av modeller ville dock Flasch inte diskutera.

Car Sales nästa fråga blev hur många specialmodeller som M-avdelningen tittar på:

**"Mer än en," var** det korthuggna svaret från Markus Flasch.

Ska vi titta historiskt är det egentligen bara en bilmodell som M-avdelningen utvecklade helt separat från övriga modeller: legendariska M1. Under fyra korta år (1978–1981) byggdes 453 exemplar och de var ursprungligen ett resultat av BMW:s planer att ge sig in i Grupp 5-racingen.

**Först samarbetade BMW** med Lamborghini men M1-projektet togs snart över av M-avdelningen. Glasfiberkarossen till M1 tillverkades i italienska Modena och chassit byggdes av ett annat italienskt företag. M1-bilarna byggdes färdiga hos Italdesign.




*Konceptbilen BMW 3.0 CSL Hommage visades 2015 och inspirationen kommer från klassiska 3,0 CSL. Kanske kan det bli liknande, retroinspirerande modeller från M-avdelningen i framtiden. Eller så struntar man i nostalgin och bygger något helt nytt.*





[BMW M1 kördes ett år, glömdes bort och hittades efter 34 år – värd miljoner]




[Blocket-tips: BMW M1 1981 med bara 3.995 mil på mätaren]



[Nya ryktet: Nästa BMW i8 blir helt eldriven – med 750 hästar]



[FILM: Så jobbar BMW:s M-avdelning]

## 8. BMW M3 Touring – visst vill vi att den byggs?

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-06-17, 11:48

**Varje gång en BMW 3-serie uppdateras ställer sig motorvärlden samma fråga – kommer det en M3 Touring? Svaret på den frågan har hittills alltid varit nej, och Mercedes och Audi har i lugn och ro fått ha sin tvekamp mellan RS4 Avant och C63 AMG Kombi. Och dessvärre ser de ut att få fortsätta agera ostört uppe på täppan (trots rykten i höstas om att det kan bli en M3 Touring).**




*En skiss på hur en M3 Touring hade kunnat se ut.*

**Men om det hade** blivit en M3 Touring så är det omöjligt att den sett ut ungefär så här. Det är den ryske biltecknaren Nikita Aksyonovs skisser som fått bilvärlden att hoppas på nytt.

Men som sagt, troligtvis blir vi utan en M3 Touring. BMW:s hållning i frågan har alltid varit att en Touringversion av M3 inte rimmar så bra med BMW:s image, en ultimat körglädjesmaskin ska ha en sedankaross.

**Så länge BMW står** fast vi den devisen för man nöja sig med Audi eller Mercedes om man vill åka vrålsnabb tysk mellanklasskombi.

**Nya ryktet: BMW överväger en M3 Touring**

**Lista: Här är BMW-modellerna du inte visste fanns**

**BMW M3 Touring – snälla Tomten, läs vår önskelista!**

**Patrik Lundin**

## 9. Hummer kan vara på väg tillbaka – som elbil

Publicerad 2019-06-18, 14:19

**Rapporter från USA gör gällande att General Motors med avundsjuka ögon tittar på Jeep:s stigande försäljning den senaste tiden. GM sägs nu vara ute efter att stjäla marknadsandelar av Jeep och överväger därför att damma av Hummer – och ge den eldrift, det skriver Automotive News.**



*Hummer H3 Alpha från 2009.*

GM:s vd Mary Barra har visat att hon vill ta GM i en mer elektrifierad riktning och GM har idag två olika elbilsprojekt igång – ett som handlar om att elektrifiera små- och medelstora bilar, och ett för fullstora suvar.

**Större eldrivna fordon kommer** inom ett antal år vara betydligt fler till antalet än de är idag. Tesla har en pickup på gång, likaså start up-bolaget Rivian. Dessutom bygger nog GM en stor eldriven Cadillac innan det är dags för en Hummer.

Enligt Mary Barry har GM "en helt elektrisk" framtid, och det är många modeller som kan bli eldrivna. Ett tvetydigt uttalande från GM:s styrelseordförande Mark Reuss för en vecka sedan, avslöjar egentligen ingenting – men utesluter inte heller något.

"Jag älskar Hummer, men jag är inte säker. Vi undersöker alla alternativ."

**Hur det än blir så är det** inte första gången någon tänkt tanken att sätta en elmotor i Hummer. Företaget Kreisel Electric, backat av den sjufaldiga Mr. Olympia-vinnaren, skådespelaren och före detta guvernören i Kalifornien Arnold Schwarzenegger, elkonverterar Hummer H1:or sedan ett par år tillbaka.

**Patrik Lundin**

RECHARGE

## 10. Skatteverkets miss gör Tesla Model 3 rekordbillig som tjänstebil

**Av John Eriksson**, Publicerad 2019-06-18, 06:23, uppdaterad 2019-06-18, 09:09

**Skatteverket jämför Tesla Model 3 med alldeles för billiga vanliga bilar när förmånsvärdet ska bestämmas, visar vår granskning. Det kostar statskassan mångmiljonbelopp varje år. "Tesla har dragit en rövare och kommit undan med det", säger en källa i bilbranschen.**



**I korthet**

• När Skatteverket räknar ut förmånsvärdet för Tesla Model 3 jämförs den med svaga dieselbilar med så lite som 150 hästkrafter – trots att Teslan har över 460 hästkrafter och fyrhjulsdrift.

• Missen innebär att svenska staten förlorar miljoner i skatteintäkter och subventionerar dyra förmånsbilar, enligt vår redaktör.

• Skatteverkets svar går ut på att myndigheten tittar mer på bilens storlek än effekt när jämförelsen görs.

**Hur kommer det** sig egentligen att Teslor har så låga förmånsvärden – trots att de är så dyra att köpa? Frågan blev aktuell när vi nyligen testade Tesla Model 3 Long Range Dual Motor.

För miljöbilar, exempelvis laddhybrider och elbilar, ska förmånsvärdet jämkas ned till samma nivå som förmånsvärdet hos motsvarande konventionella bil. Sänkningen gör man eftersom miljöbilar är dyrare att tillverka och köpa, på grund av att till exempel en laddhybrid har fördyrande teknik i form av både elmotor och batteri utöver själva förbränningsmotorn. Genom att jämka förmånsvärdet blir den dyra miljötekniken billigare, vilket är ett sätt att hjälpa omställningen till bilar med lägre utsläpp.

**Men vår granskning** visar att Skatteverket inte följer regelverket, utan istället jämför Teslor med konventionella modeller som har mycket lägre effekt och klart sämre prestanda. Det gör att förmånsvärdet blir betydligt lägre än det borde vara.

**Jämför med betydligt klenare konkurrenter**

**Jämkningen av** förmånsvärdet sker i två steg, dels med en justering av det förmånsgrundande priset och dels med en reducering av själva förmånsvärdet.

Missen är själva justeringen av det förmånsgrundande priset. Regelverket säger att prisjusteringen ska göras ner till "närmast jämförbara konventionella bil i samma storleksklass", vanligtvis av samma märke.

**Vår granskning visar** dock att jämförelsemodellerna avviker kraftigt när det gäller effekt och prestanda.

**Skatteverkets underlag för jämförelse av vår testbil, Tesla Model 3 Long Range Dual Motor**:

| Skatteverket | Maxeffekt | 0–100 km/h | Toppfart |
|---|---|---|---|
| Tesla Model 3 LR AWD | 462 hk* | 4,6 sek | 233 km/h |
| Audi A4 2,0 TDI 190 quattro | 190 hk | 7,4 sek | 235 km/h |
| BMW 320d xDrive | 190 hk | 6,9 sek | 233 km/h |
| Mercedes C 200 4Matic | 184 hk | 8,1 sek | 234 km/h |
| Volvo V60 D3 AWD aut Momentum | 150 hk | 9,6 sek | 205 km/h |
| Snitt jämförelsebilar | 179 hk | 8 sek | 227 km/h |

**) 204+258 hästkrafter*

**Vårt förslag till jämförelse:**

| Vårt förslag | Maxeffekt | 0–100 km/h | Toppfart |
|---|---|---|---|
| Tesla Model 3 LR AWD | 462 hk* | 4,6 sek | 233 km/h |
| Audi S4 Sedan 3,0 TFSI | 354 hk | 4,7 sek | 250 km/h |
| BMW 340i xDrive | 326 hk | 4,9 sek | 250 km/h |
| Mercedes C 400 4Matic | 333 hk | 4,9 sek | 250 km/h |
| Volvo V60 T6 AWD Momentum | 310 hk | 5,8 sek | 250 km/h |
| Snitt jämförelsebilar | 331 hk | 5,1 sek | 250 km/h |

**) 204+258 hästkrafter*

**Notera skillnaden,** speciellt vad gäller maxeffekt och acceleration 0–100 km/h. Skatteverket jämförelsebilar har inte ens hälften så mycket effekt i snitt som Teslan, och de är nästan dubbelt så långsamma 0–100 km/h. Kan man verkligen kalla det för "närmast jämförbara konventionella bil"? Med bilarna i vårt förslag får man mer likvärdiga effekt- och accelerationssiffror.




*Tesla Model 3 jämförs med betydligt svagare Volvo V60 D3 med 150 hästkrafter.*

**Resultetet: Förmånsvärdet borde vara 1.700 kronor högre i månaden**

**Vad betyder det** ekonomiskt? I Skatteverkets jämförelse justerar man ner det förmånsgrundande priset med nästan 300.000 kronor. Förmånsvärdet blir därför låga 45.503 kronor per år (3.792 kronor i månaden).

Med vårt förslag blir nedsättningen strax under 200.000 kronor, vilket skulle ge ett förmånsvärde på 66.079 kronor per år (5.507 kronor i månaden).

**Skillnaden i** förmånsvärde på drygt 20 000 kronor om året betyder att statskassan förlorar minst tio miljoner kronor i utebliven inkomstskatt – bara i år. Därutöver tillkommer även förlorade arbetsgivaravgifter.

**"Ett känt problem"**

**Tjänstebilsexperten** Ronny Svensson på företaget Ynnor säger i en kommentar: "För oss är bristerna i Skatteverkets värdering av bilförmån ett sedan länge känt problem. Hela skattesystemet kring förmånsbilar och drivmedel är över 20 år gammalt."

Vår granskning visar även att Skatteverket har gjort liknande bedömningar i underlaget till nedsättningen av de förmånsgrundande priserna för Tesla Model S och X. Sannolikt rör det sig därför om långt större belopp som staten förlorar – varje år.

**I slutändan handlar** det om att skattebetalarna subventionerar dyra förmånsbilar – mycket mer än de skulle behöva göra.

**Så funkar nedsättningen av förmånsvärdet för laddbilar**

**Bristande kompetens och riktlinjer öppnar för godtyckliga bedömningar hos Skatteverket.**

Proposition 1999/2000:6 (förarbete till lagen, red. anm.) säger att förmånsvärdet för miljöbilar ska jämkas ner till en nivå som matchar förmånsvärdet för motsvarande vanlig bil. I första hand bör man göra jämförelsen med bilar av samma märke och årsmodell. I andra hand kan man jämföra med nybilspriset för ”närmast jämförbara konventionella bil i samma storleksklass eller ett genomsnittligt nybilspris för storleksklassen”.

Enligt Skatteverkets lista har Model 3 Long Range Dual Motor ett grundpris på 685.000 kronor. Om den hade varit en konventionell förbränningsmotorbil skulle den ha haft ett förmånsvärde på 114.742 kronor per år, ej inräknat fordonsskatt (9.562 kronor i månaden). Men efter jämkning blir det bara 45.503 kronor per år (3.792 kronor i månaden).

Det är hela 60 procent i ”förmånsrabatt” tack vare att det är en miljöbil.

Anledningen till att det blir så stor skillnad beror på justeringen av det förmånsgrundande priset. Skatteverket uppger att de begär in prisuppgifter från generalagenterna och ber dem samtidigt att redovisa sin syn på vilken bil med konventionellt drivmedel som är jämförbar med respektive miljöbil som de lanserat. Myndigheten säger att detta är ett komplement till deras egen bedömning. Utgående generation av laddhybriden BMW 330e jämför man exempelvis med bensindrivna 320i. Inga konstigheter. 330e har nämligen samma förbränningsmotor som i en 320i, plus elmotor och batteri, som är den fördyrande miljötekniken. Man justerar alltså ner det förmånsgrundande priset på den dyra laddhybriden till priset på den billigare bensinversionen. Problemet uppstår med elbilar som inte har någon konventionell motsvarighet – speciellt när det är ett märke som bara tillverkar elbilar. Till exempel Tesla.

**Tesla skickar in egna förslag**

Skatteverket har valt att använda ett snittpris för vad de anser är jämförbara modeller i storleksklassen.

Enligt Robert Lövgren, handläggare på Skatteverket, har myndigheten och Tesla gemensamt först kommit fram till att Audi, BMW, Mercedes och Volvo är jämförbara märken. Därefter har Tesla skickat in förslag på modeller som ska ligga till grund för genomsnittsberäkningen för sina respektive modeller.

”Skatteverket har inte sett anledning att ifrågasätta föreslagna jämförelser”, säger Robert Lövgren till Recharge.

Tesla Model 3 Long Range Dual Motor jämför man med:

Audi A4 2,0 TDI 190 hk quattro
BMW 320d xDrive
Mercedes C 200 4Matic
Volvo V60 D3 AWD

Det är bilar i samma storleksklass som Model 3, men modellversionerna har mycket lägre maxeffekt och klart sämre prestanda.

Vi har pratat med en källa i bilbranschen som har insyn i processen och frågat om det verkligen kan gå till på det här sättet. ”Tesla har dragit en rövare och kommit undan med det”, säger källan som vill vara anonym.

**Vår källa: Skatteverket har inte kompetens**

Skatteverket har varken tillräcklig kompetens eller tydliga riktlinjer för att kunna göra egna bedömningar, utan det kan lätt bli lite godtyckligt, enligt vår källa. Personen menar också att Skatteverket behöver åtgärda det här problemet eftersom det annars blir ett mycket större problem de närmaste åren när fler tillverkare dyker upp som bara producerar elbilar.

Tjänstebilsexperten Ronny Svensson på Ynnor AB har också synpunkter på hur processen går till: ”En sak som är förvånande är hur stort inflytande Skatteverket ger billeverantörerna, som naturligtvis vill att deras bilar ska få så låga förmånsvärden som möjligt. Det behövs en översyn av regelverket. Samtidigt finns det utrymme redan idag för Skatteverket att agera mer självständigt och att granska leverantörerna istället för att sätta sig i deras knä.”

**Tesla vill inte kommentera**

Vi har sökt Tesla för en kommentar eftersom det är deras förslag till jämförelse som ligger till grund för Skatteverkets bedömning. Företagets skandinaviska kommunikationschef, Maria Lantz, svarar: “Hur Skatteverkets rutiner, processer och fastställande av förmånsvärdena går till kan vi inte kommentera då det gäller samtliga bilmärken i Sverige.”

[Skatteverkets svar: Vi tar mer hänsyn till storlek än effekt]

[Vår kommentar: "Det är bara att gratulera tjänstebilisterna"]

[Se hela uträkningen – därför är Tesla så billig som tjänstebil]




*Auburn 851 SC Speedster 1935 (*

NyTeknik

## 11. Varannan elcykeltur ersätter bilfärd

**Av Johan Kristensson**

2019-06-18 16:11

**Ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilåkande, enligt Nationella Cykelrådet.**



*Elcyklar blir ett vanligare inslag i stadstrafiken*

Frågan om hur effektiv elcykelpremien har varit ur klimathänseende har diskuterats flitigt sedan den infördes.

Fredrik Wikström, docent i miljö- och energisystem vid Karlstads universitet, konstaterade i en debattartikel i Ny Teknik att det beror på vilket transportmedel som elcykeln ersätter.

Nu finns ett svar på den frågan. Ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilåkning. Den andra hälften ersätter kollektivtrafik, vanlig cykel, gång och annat.

Det konstaterar Naturvårdsverket efter att ha ställt frågan i en enkät till de som sökt premien. Slutsatserna publiceras i det färska Nationella cykelbokslutet för 2019, som är framtaget av Trafikverket i samarbete med andra aktörer i Nationella Cykelrådet.

- Detta finns ingen liknande studie publicerad i Sverige kring den siffran, säger Rami Yones, ordförande Nationella cykelrådet.

## Tveksam till slutsatser om klimatnytta

Går det därmed att säga något om hur stor klimatnytta elcyklarna egentligen bidrar med? Rami Yones är tveksam till det.

- Men om en större andel väljer elcykeln framför bilen eller att åka kollektivt innebär det en kapacitetsavlastning som i sig är bra för klimatet, eftersom det är belastande att bygga ny infrastruktur. Nyttan kanske man inte främst hittar i själva elcykeln utan i avlastningen av de andra trafikslagen, säger han.

Noterbart är att män enligt studien är något bättre på att skippa bilen till förmån för elcykeln jämfört med kvinnor, även om det inte framgår ifall de som jämförs i svaret har tillgång till bil. Män är också en större premiemottagare än kvinnor och tog emot totalt 178 miljoner kronor (55 procent). Kvinnor tog emot 147 miljoner kronor (45 procent). Sett till de sökandes könsfördelning är den jämnare, 52 procent män och 48 procent kvinnor.

## Större andel sökande från södra Sverige

I förhållande till befolkningsmängd har en större andel av premien sökts från södra Sverige jämfört med norra. De sökande har i större utsträckning högre utbildning, inkomst, medelålder och självrapporterad hälsa i jämfört med liknande åldersgrupper.

Försäljningen uppgick säsongen 2017/2018 till cirka 103 000 elcyklar. Det innebär en ökning med 35 procent jämfört med den föregående säsongen.

Elcykelpremien gav den sökande 25 procent av priset tillbaka, upp till 10 000 kronor, men är numer slopad.




**JOHAN KRISTENSSON**

Automotive News

## 12. Ford Motor Co., med 12 investerare, startade i juni 1903

**David Phillips**

18 juni 2019 12:28

**”MASKINÖVERSATT”**

**Henry Ford och en grupp investerare grundar Ford Motor Co . i Detroit den 16 juni 1903.**



*Henry Ford med en 1921 modell T.*

Ford byggde sitt första bensindrivna fordon - vilket han kallade fyrhjuling - i en workshop bakom sitt hem 1896 medan han arbetade som maskiningenjör för Edison Illuminating Co. i Detroit. Han hade gjort två misslyckade försök att starta en automaker före 1903.

Bland de 12 första investerarna i Ford var John och Horace Dodge, bröder som började tillverka egna bilar 1915. De sålde sin Ford-andel 1919 för 25 miljoner dollar.

Ford Motor var igång, men bolagets tillgångar minskade snabbt. Flera aktieägare gav löpande sedlar istället för kontanter. I juni 1903 var det bara tre tjänstemän - Henry Ford, James Couzens och CH Wills.

Den 11 juli hade Fords kontantbalans sjunkit till 223,65 dollar. Företagets första försäljning var en modell A till en Chicago-tandläkare, Ernest Pfennig, den 15 juli 1903. Mellan 23 juli och 30 september tillverkades och såldes ytterligare 195 fordon på en anläggning på Detroits Mack Avenue - genererande intäkter på 142,481,72 dollar och nettovinst på $ 36,957.

Fords främsta rival i början var Oldsmobile, som producerade över 3000 bilar om året. I Fords mindre fabrik var produktionen begränsad till cirka 1 700 bilar om året. En mycket större anläggning behövdes. Vid april 1904 övervakade advokater Anderson & Rackham Ford Motors inköp av en Piquette Avenue-plats i Detroit för 23 500 dollar och styrde byggnaden av en större fabrik till en kostnad av 76 500 dollar.




De första bilarna monterades där var modell C, F och B, som avbröts 1906. I april 1906 lanserades en större modell K, och i juli producerade Ford modell N på fabriken. Det följdes av derivatmodellen R, S och S Roadster.

I slutet av vintern 1908 började växtåtervinning för lanseringen av modell T. Den 27 september 1908 rullade den första modellen T av linjen.

Introduktionen av Model T tillät Ford att producera en överkomlig, effektiv och pålitlig bil för massorna. Inom 10 år var nästan hälften av alla bilar på amerikanska vägar Model T.

En ny modell T-fabrik byggdes i närliggande Highland Park, Mich., Och Piquette-platsen såldes till Studebaker.

Ford flyttade senare företaget till Dearborn, Mich., En förort, och har inte byggt en bil i Detroit sedan 1910.

Klassiker

## 13. Bortglömda bilar

Publicerad 2019-06-19 7:00 **Text Mårten Carlsson**

**En vända rototyper igen, de där spännade bilarna som aldrig blev av. Vad var det vi inte fick se?**

Bildspel
10

## 14. Grattis Nissan Cherry!

**Publicerad 25 juni 2009 TEXT David Falk**

**Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när David och Salomon har namnsdag vill vi även uppmärksamma Cherry!**




Cherry betyder körsbär och är ett typiskt exempel på de spårlösa modellnamn som kom från Japan när de började söka sig ut på exportmarknaderna.

Datsun/Nissan Cherry var en småbil som tillverkades mellan 1970 och 1986.

Den första generationen Cherry utvecklades av Prince Motor Company, men sedan företaget gått samman med Nissan så kom modellen att bli Nissans **första framhjulsdrivna bil**. Förutom tvärställd motor hade den så kallade E10-generationen också individuell hjulupphängning runt om. I Sverige är den här bilen mer känd som Datsun 100A och 120A.

Inte heller nästa generation som tillverkades mellan 1974 och 1978 såldes som Cherry i Sverige. Modellen hade flera olika namn, varav 100A F-II och 120A F-II är två.

1978 kom den tredje generationen och nu användes namnet Cherry i Europa. För att vara en småbil hade den en ovanligt lång front. Den berodde på att Nissan hade planer på att låta en del marknader få en version av modellen med bakhjulsdrift och motorn rakt placerad. Men bara framhjulsdrivna bilar med tvärställd motor tillverkades.

1982 var det dags för den sista generationen Cherry. Två versioner som sticker ut var Golf GTI-utmanaren *Cherry Turbo* och den märkliga *Alfa Arna* som var frukten av ett samarbete med Alfa Romeo.

Alfa Arna såldes också som en europeisk version av Nissan Cherry och tillverkades i Neapel. Under skalet hade modellerna motor, transmission och framhjulsupphängning från Alfasud men karossen var en Nissan Cherry.

Det omvända förhållandet, italiensk kaross och japansk drivlina hade kanske varit en mer framgångsrik väg, för modellen blev aldrig en succé.

1986 tillverkades den sista Nissan Cherry.




*Den tredje generationen Cherry kallas N10*
*och tillverkades 1978-82.*




*N12 generationen av Cherry kom att bli den sista.*
*Här syns en Cherry av 1985 års modell.*



Vacker japansk design kombinerad
med pålitlig italiensk mekanik: Alfa Arna.

SkLT SKARABORGS LÄNS TIDNING

## 15. Wernersson har inlett starkt efter STCC-konkursen

Publicerad 22 juni 2019 11:15 **av Filip Persson**

**En rörig vinter har följts av en flygande vår. Andreas Wernersson, från Öttum, slåss om förstaplatsen i Sveriges hetaste motormästerskap och har öppnat säsongen starkt. Efter sex race berättar han nu om osannolika duellen mot profilen som blivit värsta konkurrenten, ingenjören som fick honom att byta team och arvet efter STCC.**




*Andreas Wernersson har inlett säsongen i nya TCR Scandinavia starkt.*

Andreas Wernersson, från Öttum, slog igenom stort när han förra året slutade fyra i STCC-mästerskapet.

Efter STCC:s konkurs i vintras är det nu TCR Scandinavia som är högsta racingklassen i Sverige. Och för Wernersson har det börjat bra. Med tre av sju deltävlingar avklarade ligger han på andraplats i totalställningen, sex poäng bakom ledande racingprofilen Robert Dahlgren.

– Jag känner att jag har öppnat starkt. Vi har tagit steg i rätt riktning med teamet och utvecklat bilen. Så vi känner att vi är så pass starka att vi verkligen är att räkna med.

**Vann med 22 tusendelar**

På sex race har Wernersson två segrar och ytterligare två pallplatser. Senaste segern kom i race 1 på toppkonkurrenten Dahlgrens hemmaplan, i Skellefteå. Det efter stor dramatik.

**LÄS OCKSÅ:** Kevin Hansen nådde pallplats i Norge




– Det var en speciell helg i och med att banan var helt ny. Sedan kom det fram allt eftersom att han (Dahlgren) hade fått testa banan en hel del innan oss andra, så då kändes det som att han skulle vinna både kvalet och de två racen.

Men ett "monstervarv", som Wernersson beskriver det, i kvalet gjorde att han själv fick pole position i första racet.

– Det blev en jäkligt bra duell hela vägen fram till sista varvet, och då var det tajt in i sista kurvan. Det blev dragrace på slutet, och jag vann med en segermarginal på 22 tusendelar. Det var ett av de jämnaste racen i svensk historia på väldigt, väldigt länge så det var verkligen gött att kunna vinna.

I race två fick Wernersson emellertid se sig slagen av Dahlgren, som därmed alltså ligger sex poäng före i totalställningen.

**"Lite av en legendar"**

Att den 24-årige Öttumssonen skulle vara med och slåss i toppen är inget som förvånar honom.

– Teamet ville ha chansen att vinna mästerskapet och jag ville åka med ett team som satsar för det. Ska jag vara riktigt ärlig är det bara vinsten som gäller i år, om jag ska vara nöjd med mig själv.

Teamet, som Wernersson pratar om, är nytt för hans del för året. Lestrup Racing och Volkswagen har blivit Brink Motorsport och körning i en Audi.

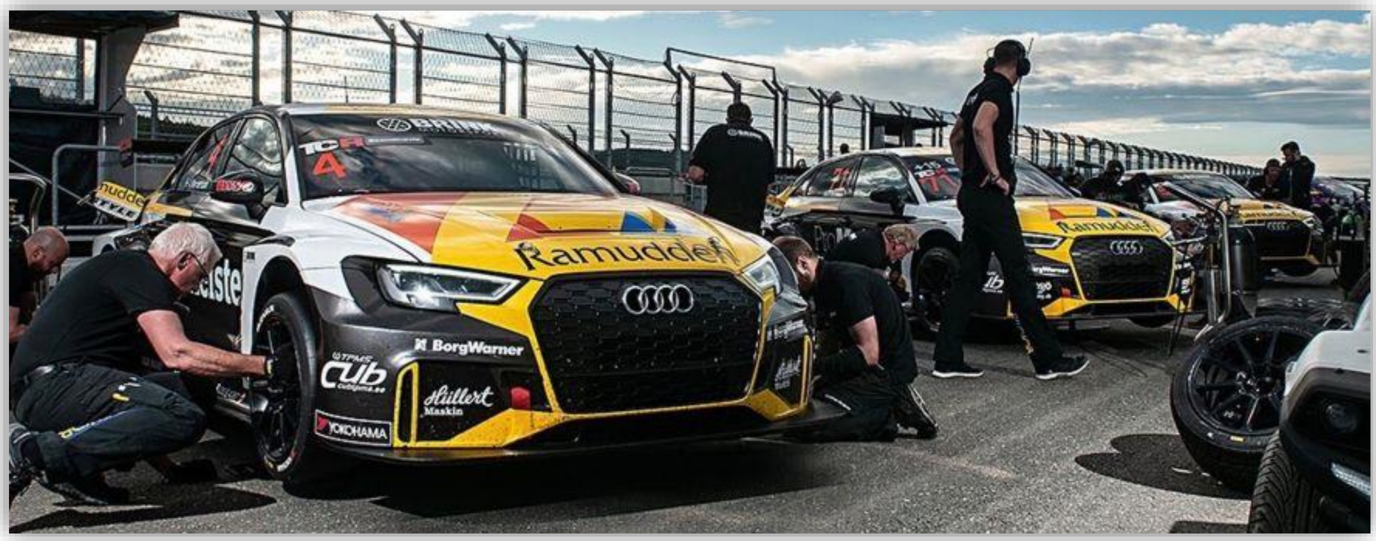
I Skellefteå, helgen 14-15 juni, var det knallhårt vid målgången i race 1.

– De har fått över en jäkligt duktig ingenjör, Ronnie Bergström, som arbetat med Tommy Kristoffersson tidigare. Det är Ronnie som är lite hjärnan bakom detta, och det var framför allt när hans namn började cirkulera som jag verkligen nappade på det här kontraktet.

– Jag tyckte att han var en så pass viktig pusselbit; han är lite av en legendar i svensk racing. Han jobbar inte med vem som helst heller, så det är lite ärofyllt för mig. Därför är det också ganska viktigt för mig att visa att jag kan.

– Han är en vinnare ut i fingerspetsarna och blir han tvåa är han aldrig nöjd, och det är inte jag heller. Så vi ska göra allt för att vinna.

**SE OCKSÅ:** Bildextra från rallyfesten Götenerundan




**Skillnader mot STCC**

Upplägget kring tävlingarna är samtidigt något annorlunda i och med i fjol. Vintern var turbulent i och med STCC:s konkurs och TCR Scandinavia, som blev uppföljaren, fick sättas ihop med relativt kort varsel.

– Det är egentligen varumärket som är den stora skillnaden. STCC hade även en lekman hört talas om, så man märker att det blivit svårare att sälja in till sponsorer och så.

– Samtidigt blev också tv-avtal och allt lite lidande, och TCR har inte riktigt fått ihop något bra koncept med media överlag än. Det är framför allt det de behöver jobba med. De som kan sin racing har nog ganska bra koll, men vi behöver också fånga upp dem som är lite halvintresserade.

Sportsligt är dock skillnaderna färre, menar Wernersson.

– Bilarna är identiska och kalendern är samma som den som STCC hann släppa innan konkursen. Det är lite andra personer som styr högst upp nu, men ser man till reglementet och så känner man igen det mesta.

**Tror på stark fortsättning**

Fyra racinghelger återstår som sagt, närmast i Falkenberg i mitten av juli. Och Wernersson är förhoppningsfull.

– Vi har tagit fram en del testdata för att kunna toppa formen lite extra. Egentligen är nästan alla banor som är kvar sådana jag tidigare trivts ganska bra på.

– Tillsammans med teamet tror jag att vi kan ta ett steg till och verkligen bli snabbare än PWR Racing (som Robert Dahlgren kör för, reds. anm.). Det känns som att det finns goda förutsättningar för det.

Hur långt det räcker för Andreas Wernersson återstår att se. Den historiska första säsongen efter STCC fortsätter.

**LÄS OCKSÅ:** Wernersson topp 20 på prestigefylld lista

**Förare, totalställning:**
Topp fem TCR Scandinavia efter 6/14 race:
1) Robert Dahlgren, 115 poäng
2) Andreas Wernersson, 109 poäng
3) Andreas Ahlberg, 97 poäng
4) Tobias Brink, 85 poäng
5) Mikaela Åhlin-Kottulinsky, 73 poäng

**Team, totalställning:**
Topp fem TCR Scandinavia efter 6/14 race:
1) Brink Motorsport, 195 poäng
2) PWR Racing, 189 poäng
3) Micke Kågered Racing, 127 poäng
4) Honda Racing Sweden, 52 poäng
5) Poker Racing For Charity, 24 poäng

## 16. Lediga befattningar

### **Cost- and Business Engineer** - ref. 102

**"MASKINÖVERSATT"**

NEVS, Trollhättan

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**

**Vi söker en kostnads- och affärsingenjör!**

**Beskrivning**

Rollen är en del av det kontrollande laget inom finansavdelningen. Business Controller, Product Cost Controller och Cost Engineers utgör ett starkt team för att stödja alla framtida projekt, både service och fordonsprojekt.

När vi startar omkostnadsingenjörsverksamheten är det viktigt att du är smidig i ditt arbete, självorganiserande och med god kunskap inom kostnadstekniskt område. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget, som vi bygger upp, framgångsrika.

Det vi söker är en kostnadsingenjör med en ny vridning, en som från affärssynpunkt, redan från början, deltar i utvecklingsprocessens tidiga faser och påverkar kostnadsalternativen. Detta kräver ett proaktivt tänkande, vinnande attityd och en starkt utvecklad affärsinriktning.

Global resa till leverantörer / partners är en del av rollen.

Vi kommer att se till att du har möjligheter att växa och ta nya utmaningar!

**Rollen innefattar:**

- Kostnadsuppdelning och uppbyggnad av partpriser och verktygsinvesteringar från den tidiga utvecklingsfasen, genom sourcingfas och förändringsprocess ELLER / OCH Kostnadsuppdelning och analys av programvara / elektronik
- Etablering och byggprocesser för organisationens kostnadstekniska del.
- Kontinuerlig utveckling av effektiva rutiner och andra relaterade uppgifter.

Du kommer också att stödja:

- Utvecklingsingenjör från den tidiga utvecklingsfasen genom att ge råd om genomförbarhet och kostnadseffektiv design.
- Köpare genom sourcing process och förändringsledning som inkluderar teknisk diskussion med leverantörer / partners.

**Vi letar efter någon som har:**

- Universitetsexamen eller motsvarande erfarenhet.

- Erfarenhet inom kostnadsteknik, minst 5 år.
- Du behärskar engelska, både talat och skriftligt
- Erfarenhet av programvara eller elektronikutveckling är en fördel
- Du behärskar engelska, både talat och skriftligt

**För att lyckas i den här rollen måste du:**

- Var en lagspelare, men inte rädd för att leda
- Demonstrera initiativ och fokus på leverans
- Var innovativ och villig att kommunicera nya idéer
- Var flexibel i ditt dagliga arbete Ge miljön för öppna diskussioner

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***

***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

***Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!***

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |

| | |
|---|---|
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/60** |
| **Kontakta** | • Lena André, Director Controlling, +46 520 86 211, lena.an |
| **Publicerad** | **17.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 14.August.2019 11:59 CET |

---

## Connected Mobility System Architects - ref. 023

NEVS, Trollhättan

Mobilitetsstam – Teknisk

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**

**Vi letar nu efter Connected Mobility System Architects!**

**Beskrivning**

Du kommer att ingå i kapitlet för ansluten mobilitet, som är ett av tre lag inom mobilitetsdesignstammen.

Du kommer att ingå i ett korsfunktionellt team som arbetar främst med andra systemarkitekter och designingenjörer, både interna och externa.

Du kommer att vara en del av hela kedjan och utveckla arkitektonisk design på hög nivå för att få en komplett systemlösning som passar både nuvarande och kommande mobiltjänstbehov. Lösningen bygger på en molnplattform och IOT i framkant av teknik och kommer kontinuerligt att utvecklas och tillgodose NEVS vision.

Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt. Denna roll ger också möjlighet att delta i byggandet av vår framtida organisationsstruktur.

Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar.

**Denna roll inbegriper också:**

- Analysera företagskrav
- Skapa hög nivå design
- Skapa funktionella beskrivningar / specifikationer
- Få kunskap / förstå / stöd nuvarande system
- Samarbeta med interna och externa team och partners
- Identifiera möjligheter att förbättra produkt- eller processkvalitet och effektivitet

- Utvärdera genomförbarheten av nya designförslag och kravändringar
- Starkt fokus på företagskrav och omvandla dem till arkitektonisk design på hög nivå
- Ge insats till lösningar för bästa praxis
- Ge insats till strategiska designbeslut

**Vi letar efter någon som har:**

- Minimal utbildning av civilingenjör i datavetenskap eller motsvarande
- Minst 10 års arbetslivserfarenhet som systemarkitekt.
- Erfarenhet inom IOT- och mobilitetsområdet
- Möjlighet att kommunicera tydligt på engelska, både talat och skriftligt

Sett som en förtjänst:

- Analytics & Maskininlärning
- Stream Processing Architecture
- Tidigare erfarenhet från att arbeta i en multikulturell miljö
- Modellering i UML inklusive objektorienterad analys och design
- Förarkort B

**För att lyckas i rollen måste du:**

- Bra affärsanalys och funktionella färdigheter
- Var kreativ, lösningsorienterad och öppen
- Ha bra kommunikationsförmåga
- Var en bra lagspelare
- Ha förmåga att planera och prioritera

***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***
***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

**Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!**

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 3 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/6** |
| **Kontakta** | Lars Breding, Kapitelledare, Ansluten Mobilitet, +46 520 85 849; lars |
| **Publicerad** | **18.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Connected Mobility System Engineers** - ref. 025

NEVS, Trollhättan
Mobilitetsstam - Teknisk

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**
**Vi söker nu Connected Mobility System Engineers !**

**Beskrivning**

Du kommer att ingå i kapitlet för ansluten mobilitet, som är ett av tre lag inom mobilitetsdesignstammen.

Du kommer att ingå i ett korsfunktionellt team som arbetar främst med andra systemarkitekter och designingenjörer, både interna och externa.

Du kommer att ingå i hela kedjan, utveckla lösningar för kvalitetssäkring och göra tillgänglig strömmande data till / från fordon kopplade till en molnbaserad miljö. Systemet är baserat på en molnplattform och IOT i teknikens framkant.

Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt. Denna roll ger också möjlighet att delta i byggandet av vår framtida organisationsstruktur.

Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar.

**Denna roll inbegriper också:**

- Förbättra nuvarande plattform
- Del av team som utvecklar framtida plattform / både genom implementering och ledande leverantörer.
- Skapa krav både internt och externt
- Tolk företagskrav
- Skapa hög nivå lösning design
- Förstå grunderna för kommunikation och protokoll i fordonet
- Förstå grunderna i mjukvarustrukturen för fordons- och diagnoser i fordonen
- Kravåterkoppling / uppdatering / optimering / fördelning under hela utvecklingsprocessen
- Stödja teknisk kommunikation med leverantörer och externa partners genom hela produktutvecklingslivscykeln
- Identifiera möjligheter att förbättra produkter eller processer
- Utvärdera genomförbarheten av nya designförslag och kravändringar
- Ger input till lösningar för bästa praxis
-

**Vi letar efter någon som har:**

- Minimal utbildning av en kandidatexamen i elektroteknik / datavetenskap eller motsvarande
- Minst 5 års arbetslivserfarenhet / IOT-lösningar
- Kunskap om elektriska arkitekturer inom fordonet
- Möjlighet att kommunicera tydligt på engelska, både talat och skriftligt
- Förarkort B

Sett som merit:

- Kunskap i tekniker som MQTT, TLS och RESTful API.
- Modellering i UML inklusive objektorienterad analys och design
-

**För att lyckas i rollen måste du:**

- Bra affärsanalys och funktionella färdigheter
- Var kreativ, lösningsorienterad och öppen
- Ha bra kommunikationsförmåga
- Var en bra lagspelare
- Ha förmåga att planera och prioritera
-

***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

**Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!**

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 6 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/7** |
| **Kontakta** | Lars Breding, Kapitelledare, Ansluten Mobilitet, +46 520 85 849; lars |
| **Publicerad** | **18.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

## **Manufacturing Engineer Bodyshop** - ref. 126

NEVS, Trollhättan

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**
**Vi söker en Manufacturing Engineer Bodyshop!**

**Beskrivning**
Manufacturing Engineering Press & Body (ME Press / Body) är en del av Manufacturing Engineering Organization (inom Manufacturing).
Det övergripande ansvaret för ME Press / Body-avdelningen är att samarbeta med produktdesignavdelningen för att förbereda produkterna för kvalitets- och effektiv tillverkningsprocess och för att stödja processavdelningen med produktkunskap.
Som Manufacturing Engineer Body Shop analyserar du produktförslag från en tillverkningssynpunkt, ger feedback till produktteknik på produkter som hindrar produkten att vara effektiv att tillverka. Du kommer också att identifiera effektprocessutrustning.
Arbetet görs som ett samarbete med produktteknik inom ME-gruppen och med processsteknik / tillverkning.
Du måste vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt och kontinuerligt strävar efter att förbättra din erfarenhet och kunskap.
Samarbete med NEVS-partner kan innebära resor utomlands.
Vi ser till att du får möjligheter att växa och ta utmaningar!
**Rollen innefattar:**

- Genomförbarhetsundersökning av nya kroppsaggregat angående tillverkningsförmåga, inklusive återkoppling till produktdesign, för att säkra dessa delar är möjliga i NEVS-kroppsbutiker.
- Processplanering av sammansättningar (från mindre till nya linjer).
- Undersök förändringar / effekter av kroppsutrustning redan vid NEVS:
    - Genomförbarhetsundersökningar, dvs den föreslagna ändringen är möjlig med avseende på aktuell utrustning.
    - Konsekvensanalys och kostnadsanalys.
    - Ingång till planering för ombyggnad.
- Fixture design av beslutade produkt och process förändringar inklusive uppdatering av dokumentation.
- Gör simuleringar av robotens räckvidd / åtkomst med NX / Process Simulate.
- Utveckla och förbättra Body Shop specifika standarder och förfaranden.

**Vi letar efter någon som har**

- Välutbildad i Automation design huvudsakligen mekanisk, min 5 år.
- Har erfarenhet från fordonsindustrin, min. 5 år

- Erfarenhet i Cad modellering / Ritningar (Erfarenhet av Siemens NX & Teamcenter, är en förtjänst).
- Erfarenhet från robot simuleringsprogram / Erfarenhet av att arbeta med robotar.
- Möjlighet att kommunicera tydligt på svenska / engelska, både muntligt och skriftligt.
- Förmåga att resa.
- Körkort B.

**För att lyckas i den här rollen måste du:**

- Förmåga att anpassa sig till nya utmaningar och kulturer
- Kör för resultat.
- Var kreativ, lösningsorienterad och öppen.
- Var en kommunikativ, positiv och välorganiserad person
- Var en lagspelare med förmåga att planera och prioritera
- Kunna hantera och trivas i en föränderlig miljö
- Se resan som en fördel och som en positiv del av ditt jobb

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***
***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

***Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!***

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/58** |
| **Kontakta** | Dan Svensson, Manager ME Press Shop & Body Shop dan.svensson@nevs.com |
| **Publicerad** | **17.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Manufacturing Engineer Press shop** - ref. 127

NEVS, Trollhättan

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**

**Vi letar efter en Senior Press Die Designer inom avancerad ME !**

**Beskrivning**

Manufacturing Engineering Press & Body (ME Press / Body) är en del av Manufacturing Engineering Organization (inom Manufacturing).

Det övergripande ansvaret för ME Press / Body-avdelningen är att samarbeta med produktdesignavdelningen för att förbereda produkterna för kvalitets- och effektiv tillverkningsprocess och för att stödja processavdelningen med produktkunskap.

Som en tillverkningsingenjör Press / Stämpling analyserar du produktförslag från en tillverkningssynpunkt, ger feedback till produktteknik på föremål som hindrar produkten att vara effektiv till tillverkning. Du kommer också att identifiera effekter för att bearbeta utrustningens / döens.

Arbetet görs som ett samarbete med produktteknik inom ME-gruppen och med processteknik / tillverkning.

Du måste vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt och kontinuerligt strävar efter att förbättra din erfarenhet och kunskap.

Samarbete med NEVS-partner kan innebära resor utomlands.
Vi ser till att du får möjligheter att växa och ta utmaningar!

**Rollen innefattar:**

- Genomförbarhetsundersökning av nya komponenter avseende tillverkningsförmåga, inklusive återkoppling till produktdesign, för att säkra delar är möjliga i NEVS-pressaffärer.
- Processplanering av komponenter (undersökning av nödvändigt antal operationer / del).
- Undersök förändringar / påverkan av döda redan vid NEVS:
  - Genomförbarhetsundersökningar, dvs den föreslagna ändringen är möjligt med hänsyn till nuvarande tooldesign.
  - Konsekvensanalys och kostnadsanalys.
  - Ingång till verktygsverkstad för kapacitetsplanering.
- Verktygsdesign av beslutade produkt- och processändringar inklusive uppdatering av dokumentation.
- Kör formbarhetsprov med ändliga analysverktyg och tolka resultat och definiera / föreslå lösningar.
- Utveckla och förbättra döda specifika standarder och förfaranden.
- Agera som coach och mentor i gruppen

**Vi letar efter någon som har**

- Välutbildad i maskinteknik, min 5 år.
- Har erfarenhet från fordonsindustrin, min. 5 år
- Erfarenhet i Cad modellering / Ritningar (Erfarenhet av Simens NX & Teamcenter, är en förtjänst).
- Möjlighet att kommunicera tydligt på svenska / engelska, både muntligt och skriftligt.
- Förmåga att resa.
- Körkort B.

**För att lyckas i den här rollen måste du:**

- Förmåga att anpassa sig till nya utmaningar och kulturer
- Kör för resultat.
- Var kreativ, lösningsorienterad och öppen.
- Var en kommunikativ, positiv och välorganiserad person
- Var en lagspelare med förmåga att planera och prioritera
- Kunna hantera och trivas i en föränderlig miljö
- Se resan som en fördel och som en positiv del av ditt jobb

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***
***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

***Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!***

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/59** |
| **Kontakta** | Dan Svensson, Manager ME Press Shop & Body Shop dan.svensson@nevs.com |
| **Publicerad** | **17.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Director Facility & Facility Maintenance** - ref. 142

NEVS, Trollhättan

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark bas med kompetens för nya tekniska lösningar och innovationer. Vi brinner för att utveckla och leverera hållbara globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. För detta ändamål behöver vi stärka vår organisation. Inom bygg och**

**anläggning står vi inför ett teknikskifte med att uppdatera våra anläggningar till senaste uppkopplade snitt.**

**Därför söker vi nu Director Facility & Facility Maintenance!**

**Beskrivning**

Fastighetsavdelningen som du kommer att ansvara för, är del av vår Produktions organisation. Vi är ansvariga för fastighetens drift, underhåll, bevakning, brandskydd och service.

Du kommer att ansvara för att bevara fastighetens värde och att upprätthålla infrastruktur och service för alla på fastigheten verksamma interna och externa organisationer / hyresgäster.

Som företrädare för fastighetsägaren Automobile Property AB, innehar du personlig fullmakt från VD, för att teckna hyreskontrakt samt företräda företaget i fastighetsfrågor mot myndigheter och kommuner. Du rapporterar till VP Manufacturing.

**I rollen ingår bland annat att ansvara för:**

- Energioptimering och aktiviteter för att reducera företagets energi- och vattenförbrukning.
- Att söka erforderliga tillstånd från myndigheter.
- Företagets inre miljö och kontorsplanering, inklusive möbler, projektorer och TV.
- Allmänförråd, reservdelsförråd och färgförrådP
- Posthantering
- Kundtjänst (fel- och serviceanmälan)
- Interna transporter
- Lokalvård
- Yttre miljö med avseende fastighetsavdelningens ansvarsområden, dvs reningsverk, panncentraler, miljöhage, avfalls- och skrothantering samt avdelningens verkstäder
- Den lokala skyddskommittén
- Strategier, processer, rutiner och mallar inom ansvarsområdet
- Att lagar och regler inom ansvarsområdet bevakas (fastighetsägarens ansvar)
- Att ta fram underhållsplan och budget samt följa upp dessa periodiskt med prognoser för årets utfall
- Fastighetsdeklarationer

**Vi söker dig som har:**

- Högskoleexamen eller likvärdig utbildning / erfarenhet, gärna med inriktning EL eller VVS.
- Minst 10 års erfarenhet från fastighetsarbete i industriell miljö.
- Goda kunskaper om AMA (byggbranchens egna språk) – **”Företagets expert”**
- Goda kunskaper om entreprenadjuridik – **”Företagets expert”**
- Goda kunskaper om hyresjuridik (”Hyreslagen”, Kap 12 i Jordabalken) – **”Företagets expert”**
- Goda kunskaper om fastighetsägarens ansvar (Lagen om skydd mot olyckor, Plan- och bygglagen, Miljöbalken, Boverkets byggregler) – **”Företagets expert”**
- Goda kunskaper i svenska och engelska i både tal och text
- Körkort B

**För att bli framgångsrik i denna roll, behöver du:**

- Vara kreativ och problemlösnings orienterad,
- Vara lätt att arbeta med både interna och externa "partners”,
- Öppen för att ta till sig ny kunskap samt dela sina kunskaper,
- Kunna hantera flera uppgifter samtidigt och alltid leverera i tid.
- Ha god kommunikations- och pedagogiskförmåga,

- Ta ansvar för kvaliteten på leveranser, med kunden i fokus,
- Ha lätt för att bygga förtroende och en god stämning, hos kollegor och kund.

***Vi ser fram emot kvinnliga sökande!***

**Vi tar stor hänsyn till personlig lämplighet för tjänsten*!***

**Möjligheter**

NEVS har idag en förhållande platt organisation som därmed ger plats för snabba beslut. Detta genomlyser tillvaratagandet av egna idéer för att nå kostnadseffektiva och tekniskt fördelaktiga beslut.

NEVS erbjuder ett stimulerande och på ett positivt sätt, utmanande arbete där du dagligen får en egen utveckling.

NEVS gillar att se dig som person att växa med uppgiften och vi är övertygade om att just du kan bidra till en stark och hållbar organisation för att stödja NEVS i en positiv riktning in i framtiden.

**Villkor**

NEVS är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av Unionen.

Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

***Inför vår rekryteringsprocess NEVS har tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Därför UNDANBEDES bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.***

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/61** |
| **Kontakta** | Freddy Ploy, vice vice verkställande tillverkare, 0520 856 75, freddy. |
| **Publicerad** | **18.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Inköpschef** - ref. 148

NEVS, Trollhättan

***Form mobilitet för en mer hållbar framtid!***

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**

**Vi söker nu inköpschef!**

**Beskrivning**

Inköpsavdelningen ansvarar för alla kommersiella verksamheter avseende direkt och indirekt material och tjänster och består av 25 personer i Sverige som arbetar sida vid sida med ett kinesiskt inköpsteam. Köpare och SQ-ingenjörer utgör ett starkt team för att stödja alla framtida projekt, både service- och fordonsprojekt.

Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är nyckeln till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.

Vi kommer att se till att du har möjligheter att växa och ta nya utmaningar!

**Denna roll inbegriper också:**

- Ansvarig för att inspirera, coacha och stödja medlemmarna i ditt lag i sitt dagliga arbete genom att utveckla och öka sina kompetenser inom sitt kompetensområde / råvarumråde.
- Koordinera resursplanering, leverera projektledning med rekryteringsuppskattningar samt stödja inköpsdirektör med ekonomisk prognos och uppföljning av lagkostnaderna.
- Utveckla och upprätthålla och genomföra en råvarustrategi för kompetensområdet. Strategin ska stödja och bidra till Nevs Vision och mål.
- Internt och externt talesman för kompetensområdet, bygga långsiktiga relationer med nyckelleverantörer och ett gott samarbete med andra organisationsenheter inom Nevs-koncernen.
- Planering, prognos och uppföljning inom kompetensområdet
- Utveckla ett sätt att arbeta inom kompetensområdet.
- Ansvarig för en eller flera varor inom kompetensområdet.

**Vi letar efter någon som har:**

- Teknisk, ekonomisk eller juridisk universitetsexamen eller motsvarande erfarenhet,
- Omfattande erfarenhet av avancerade inköpsaktiviteter inom industrin,
- Relevant erfarenhet inom bilindustrin,
- Kunskap och erfarenhet av den kinesiska leverantörsbasen är en värdefull fördel,
- Erfarenhet att förhandla om stora affärskontrakt,
- Du behärskar engelska och svenska, både talat och skriftligt
- Drivers licens B

**För att lyckas i rollen måste du:**

- Var professionell och kommersiell i ditt yrke,
- Var en ödmjuk och resultatorienterad vinnare,
- Ha förmåga att arbeta x-funktionellt inom inköps- och försörjningskedjan,
- Var lätt att arbeta med för både interna och externa "partners",
- Arbeta för att skapa ömsesidigt lönsamma affärsrelationer (win-win)
- Har möjlighet att resa

***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några

av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

**Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!**

| | |
|---|---|
| **Typ av anställning** | Tillsvidareanställning |
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/62** |
| **Kontakta** | Anna-Lena Björkenstam, Purchasing Director , +46 5 lena.bjorkenstam@nevs.com |
| **Publicerad** | **18.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Preparation Engineer Concept and Prototype Center** - ref. 137

NEVS, Trollhättan

*Form mobilitet för en mer hållbar framtid!*

**NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla.**

**Vi letar efter ett "Preparations Engineer" Concept and Prototype Center !**

**Beskrivning**

Letar du efter en möjlighet utomordentligt? Vill du gå med i ett team som utmanar den traditionella tankegången och arbetssättet, går in på det spännande och smidiga sättet att arbeta? Om så är fallet, är du välkommen att ansöka om anställning hos oss!

Du kommer att ingå i Concept / Prototype and Dimension Management som är ett av fem kompetensgrupper inom Engineering Operations. Som ett kapitel är vi ömsesidigt ansvariga för att utveckla kommande NEVS-produkter, våra metoder, vårt sätt att arbeta och oss själva. Vi använder vår kollektiva intelligens för att uppnå dessa mål.

Du kommer att arbeta i en smidig organisation med hjälp av smidiga metoder som Scrum. Du kommer att arbeta i små, bemyndigade självorganiserande lag där du och dina kollegor är gemensamt ansvariga för ditt lags resultat.

Du kommer att vara ansvarig för att utveckla kroppsstruktur och andra prototyplösningar för nuvarande fordonsprogram samt för framtida fordonsplattformar och projekt.

Vi ser till att du får möjligheter att växa och ta utmaningar!

**Rollen innefattar:**

- Planering och förberedelse för verkstadsprojekt
- Var expert på utredning och implementering av ny teknik.
- Genomföra tekniska lösningar och fortsätter att förbättra aktiviteter inom verkstaden och avdelningen
- Arbeta och genomföra tillverkningsprocesser
- Kontakt med externa kunder och leverantörer
- Arbeta med NX (Teamcenter) och ritningar
- Arbeta nära cad-designern och verkstadsgruppen och stödja deras arbete
- Direktrapportering och stöd till projektledare och byggnadsavdelningar
- Beräkna behovet av material och material för projekten
- Stöd inköp med materialspecifikationer
- Arbeta som projektledare för egna projekt

**Vi letar efter någon som har:**

- God erfarenhet från modellering (Bygg, fräsning, Laminer och 3D-utskrift)
- God kunskap i förberedelser och planering för jobb som utförts i en modellverkstad
- God kunskap från NC / CNC-fräsning.
- Bra kunskap från NX, teamcenter
- God kunskap i mekaniska tillverkningar
- Goda kunskaper inom verktygstillverkning
- God kunskap och förståelse vid läsning av ritningar
- Bra kunskaper MS Office färdigheter
- Används för att hantera flera uppgifter samtidigt och respektera leveranstider
- Var öppen för att resa till Nevs andra till produktionsanläggningar över hela världen

- Minimal utbildning på gymnasiet eller motsvarande
- Flytande på engelska, både talat och skrivet
- Driver licens B

**För att lyckas i den här rollen måste du:**

- Var kreativ, flexibel, lösningsorienterad öppenhet och kunna arbeta självständigt under stressiga förhållanden
- Kommunikativ och välorganiserad person
- Utmärkt fordonsindustrin kunskap
- Ha entreprenörsinnehåll alltid med kunden i fokus
- Ha förmåga att planera och prioritera.

***Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!***

***Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!***

**Om oss**

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

**Följ med oss på resan**

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

**Villkor**

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

**Urvalsarbete och intervjuer löper kontinuerligt under ansökningsperioden, så skicka din ansökan så snart som möjligt!**

***Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!***

**Typ av anställning** Tillsvidareanställning

| | |
|---|---|
| **Kontraktstyp** | Heltid |
| **Antal positioner** | 1 |
| **Arbetstimmar** | 100% |
| **Stad** | Trollhättan |
| **Grevskap** | Västra Götalands län |
| **Land** | Sweden |
| **Referensnummer** | **2019/63** |
| **Kontakta** | Pether Andersson, Deputy Chapter, +46 520 858 74 , pether.anders |
| **Publicerad** | **19.Jun.2019** |
| **Sista ansökningsdatum** | 18.August.2019 11:59 CET |

---

## **Modellarbetare till NEVS Modellverkstad** - ref. 133/4

NEVS, Trollhättan

*Shape mobility for a more sustainable future!*

**NEVS skapar en stark bas med kompetens för nya tekniska lösningar och innovationer. Vi brinner för att utveckla och leverera hållbara globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. För detta ändamål behöver vi stärka vår organisation. Inom bygg och anläggning står vi inför ett teknikskifte med att uppdatera våra anläggningar till senaste uppkopplade snitt.**

**Därför söker vi en Modellarbetare till Nevs Modellverkstad!**

**Beskrivning**

Concept & Prototype Operations ansvarar för att leverera all hårdvara (testenheter), för visning,testning och validering till projekten. Den är en del av Engeneering & Operation Tribe inom den tekniska utvecklingen.

I avdelningen Concept & Prototype Operations erbjuder vi en flexibel arbetsmiljö med ett brett utbud av uppgifter och kontaktområden. Som en del av fordonsteknik arbetar du med alla olika typer av material, tillverkningsteknologier och innovationer.

Vi arbetar i en agil organisation där lagarbete, självorganiserande team och snabbt lärande cykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare som kontinuerligt strävar till göra laget framgångsrikt.

Det är ett kreativt och innovativt arbete utan gränser, med tät sammarbet med NEVS design- och engineering team, med såväl nationella- som internationella projekt. Bara din kreativitet är din gräns.

**I rollen ingår bland annat:**

- Laminering jobb, slipning, jobba med ytor
- Iordningställa detaljer som tillverkas av våra 3DPrinte/Rapid Prototyping
- 5S inom verkstäderna och tillverkningsprocessen
- Kontakter med med externa leverantörer / partners.
- Du får man även vara beredd att jobba med framtagning av artiklar/modeller i många olika material (silikon/gips/polyesterplast/epoxiplast/polyamider/Abs mm.), som används till concept- & skalbilar etc.

**Vi söker dig som har:**

- Erfarenhet från modellmontering/modellframtagning/3D printning

- Kunskaper i tillverkning och modifiering av prototyper i olika material
- Bra MS Office-färdigheter
- Praktisk och teoretisk kunskap och erfarenhet inom tillverkning
- Erfarenhet av att arbeta med interna och externa kontakter
- Behärska svenska och engelska, både i tal och skrift.
- Körkort B.

**För att bli framgångsrik i denna roll, behöver du:**

- Var proaktiv, flexibel, lösningsorienterad och kunna arbeta självständigt.
- Kommunikativ och välorganiserad person.
- Kunskap om fordonsindustrin.
- Var noggrann och strukturerad.
- Att kunna samarbeta med andra människor på ett framgångsrikt sätt
- Ha kundfokus
- Ha en talang för funktionellt och tekniskt tänkande
- Var skicklig på svenska och engelska, både talat och skriftligt

***Vi ser fram emot kvinnliga sökande!***

**Vi tar stor hänsyn till personlig lämplighet för tjänsten*!***

**Möjligheter**

NEVS har idag en förhållande platt organisation som därmed ger plats för snabba beslut. Detta genomlyser tillvaratagandet av egna idéer för att nå kostnadseffektiva och tekniskt fördelaktiga beslut.

NEVS erbjuder ett stimulerande och på ett positivt sätt, utmanande arbete där du dagligen får en egen utveckling.

NEVS gillar att se dig som person att växa med uppgiften och vi är övertygade om att just du kan bidra till en stark och hållbar organisation för att stödja NEVS i en positiv riktning in i framtiden.

**Villkor**

NEVS är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av Unionen.

Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

***Inför vår rekryteringsprocess NEVS har tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Därför UNDANBEDES bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.***

| | |
|---|---|
| **Type of employment** | Tillsvidareanställning |
| **Contract type** | Full time |
| **Number of positions** | 1 |
| **Working hours** | 100% |
| **City** | Trollhättan |
| **County** | Västra Götalands län |
| **Country** | Sweden |
| **Reference number** | **2019/64** |
| **Contact** | Pether Andersson, Deputy Chapter, +46 520 858 74 , pether.anders |
| **Published** | **19.Jun.2019** |
| **Last application date** | 18.Aug.2019 11:59 PM CET |




**SLUT**